

**Considerazioni aMo su
Schema di atto di regolazione ART delibera n° 83 del 21 luglio 2016**

“Definizione della metodologia per l’individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento”

Premessa:

aMo valuta positivamente la delibera ART n° 83/2016 in quanto pone al centro delle attività per l’individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, la buona programmazione operativa e progettazione dei servizi di trasporto pubblico, e il continuo monitoraggio dell’efficacia e dell’efficienza dei medesimi servizi erogati.

Appare inoltre condivisibile una metodologia empirica di auto-apprendimento dalle analisi critiche dei fenomeni di mobilità indagati, che indirizzi i processi iterativi di programmazione/riprogrammazione dei servizi, con costante attenzione alle mutevoli dinamiche di mobilità territoriale e dei poli attrattori presenti sul territorio.

Queste attività dovrebbero essere svolte da soggetti pubblici qualificati e indipendenti dalle società di gestione, nelle condizioni di migliore prossimità ai territori serviti.

Allegato A

Misura 1 – definizioni

Quesiti:

Q.1:

3- bacino di programmazione

Si propone di estendere la specifica di livello di governo territoriale a : area vasta e livello locale;

6- carico medio

La nostra esperienza ci porta a suggerire di adottare per il calcolo del riempimento medio il rapporto vetture*- chilometro (utilizzando il valore vetture operative sul servizio e non il numero complessivo della flotta che comprende anche le vetture di scorta);

7- car pooling o ride sharing

Forma e modalità di mobilità sostenibile, sicuramente coerente con azioni di mobility management, ma non inseribile organicamente con un disegno di pianificazione e programmazione di un servizio di trasporto pubblico;

16- economie di scala di produzione

Tra i parametri di valutazione è opportuno inserire un indice di copertura territoriale che faccia riferimento alla percentuale di popolazione (residenti e addetti) intercettata dalla rete tpl;

24 e 25 servizi di trasporto di linea e non di linea

La legislazione regionale dell’Emilia Romagna inserisce i servizi a chiamata tra le tipologie di servizi tpl di linea.

Q.2:

Corsa – unità di base del servizio di trasporto pubblico locale, utilizzata anche per la misurazione di un ulteriore coefficiente medio di riempimento: viaggiatori/corse.

Passeggeri – numero complessivo delle validazioni effettuate in tutte le corse previste dal piano di esercizio del lotto di gara (Nel caso di indisponibilità del dato utilizzare un criterio con calcolo stimato univoco per tutti gli ambiti).

Misura 2 – criteri per l'individuazione della domanda debole

Quesiti:

Q.3:

qualche perplessità in riferimento alle caratteristiche temporali e soggettive nella definizione di domanda debole , le caratteristiche temporali portano ad una possibile diversa organizzazione del servizio (ricordo le considerazioni relative ai punti 24 e 25 della misura 1) le caratteristiche personali pongono problemi di accessibilità al servizio che richiedo sostegno più che adeguamenti al servizio;

Q.5:

il riferimento ai sistemi locali di lavoro andrebbe integrato con i dati di popolazione e di densità abitativa e produttiva.

Misura 3 – domanda di mobilità potenziale, scelta della modalità di trasporto e obblighi di servizio pubblico

Quesiti:

Q.11:

si condivide richiamando quanto sottolineato per i punti 24 e 25 della Misura 1, altrimenti per ottimizzare la programmazione del servizio e declinare gli obblighi di servizio pubblico pare più opportuno parlare di combinazioni e integrazione modale poiché anche servizi flessibili e/o a chiamata in aree a debole domanda possono rispondere agli obblighi di servizio pubblico.

Misura 4 – metodologia per la copertura finanziaria degli obblighi di servizio pubblico in un ambito

Quesiti:

Q.13:

per definire in modo metodologicamente corretto e comparabile, tra le diverse modalità, i costi come efficienti è opportuno definire in modo univoco le misurazioni di capacità da utilizzare per determinare il coefficiente di riempimento del mezzo (Misure 1 e 3);

Q.14:

è opportuno includerli quando rappresentano parte organica della rete di servizio individuata come funzionale alla risposta di mobilità dell' Ambito:

Misura 6 – modalità di determinazione delle tariffe negli Ambiti, rispetto delle condizioni minime di qualità del servizio e diritti dei passeggeri

Quesiti:

Q.18:

per la determinazione delle tariffe è necessario integrare le rilevazioni sulla domanda di mobilità dell' ambito con le politiche di offerta di mobilità adottate dall' ente responsabile della organizzazione e gestione della mobilità territoriale dell' ambito.

Misura 8 – finalità

Quesiti:

Q.24:

se, come più volte richiamato nel testo, la risposta alla domanda debole è naturalmente soddisfatta solo se esiste un contributo pubblico a compensazione dei costi sostenuti dal gestore e non copribili dal gettito tariffario; come è possibile adottare procedure al di fuori di contratti di servizio, che regolano, tra l'altro, anche la possibilità di trasferimento di risorse pubbliche.